

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

FF

⑩ 日本国特許庁 (JP)
 公開特許公報 (A)

特許出願公開
 昭59-73372

⑤ Int. Cl.³
 B 62 D 57/00

識別記号 庁内整理番号
 6927-31)

特許公開 昭和59年(1984)4月25日

発明の数 1
 審査請求 有

(全 9 頁)

④ 走行体

① 特 願 昭58-144562
 ② 出 願 昭55(1980)12月26日
 ③ 特 願 昭55-188905の分割
 ④ 発 明 者 高野政晴

出 願 人 東京都文京区千駄木3の22の11
 高野政晴
 出 願 人 東京都文京区千駄木3の22の11
 東京芝浦電気株式会社
 川崎市幸区堀川町72番地
 代 理 人 弁理士 鈴江武彦 外 2 名

明 細 書

1. 発明の名称

走行体

2. 特許請求の範囲

(1) 車体と、この車体に回転自在に取り付けられるとともに回転中心より放射状に突設された3本以上のアーム部を有する回転アーム体と、この回転アーム体のアーム部の先端部と回転中心部にそれぞれ回転自在に取り付けられた車輪と、上記回転アーム体を回転駆動する回転アーム体駆動機構と、上記車輪を上記回転アーム体の回転とは独立して回転駆動する車輪駆動機構と、走行路面の形状に対応して上記回転アーム体および車輪の回転を制御する走行制御機構とを具備したことを特徴とする走行体。

(2) 前記制御機構は前記車輪の障害物への衝突、車輪の浮き上がりにより前記車輪路面の接触を判定するものであることを特徴とする前記特許請求の範囲第1項記載の走行体。

3. 発明の詳細な説明

本発明は階段の昇降、障害物の車越等が可能な走行体に関する。

最近、原子炉格納容器等の立入が難しく、ない場所で機器の点検監視、保守、修理等の各種作業をなす場合には、作業員代りてロボットを使用することが試みられている。このようなロボットは一般に原子炉格納容器内を自由に走行し回る走行体に点検監視等の各種作業をなす作業用機器を搭載して構成される。ところで原子炉格納容器内には広い空間を占めるものが収容されており、このようなロボットが走行すべき路面は複雑でありかつ中には多くの配管や障害物がある。このため、このようなロボットを通用化するには階段を自由に昇降し、また障害物を自由に車越する走行体が必要となる。このような走行体としては、ローラー式走行体や輪式走行体などが考えられるが、ローラー式では階段の昇降や障害物の車越等の能力が

界があった。また、複数の脚を備えたいわゆる
走行形の走行体も開発されている。このような
走行形の走行体は階段の昇降や障害物の乗り越
の能力は大きいであるが、脚の構造やその駆動機構
が複雑となり、また脚の作動制御に多くの情報
を必要とし、脚の制御機構もきわめて複雑にな
る等の不具合があった。

本発明は以上の事情にもとづいてなされたも
ので、その目的とするところは階段の昇降、障
害物の乗り越等の能力が大きいとともに構造が
簡単でかつ制御の容易な走行体を造ることにある。

以下本発明を図面に示す一実施例に従って説
明する。この一実施例は原子が格納容器内の状
態を点検監視するものである。図中1は車体で
あって、この車体1上にはたとえばテレビカメ
ラ2等の監視用機器が搭載されている。そして、
この車体1の前部および後部にはそれぞれ
左右一対ずつ、合計4個の回転アーム体3…が
取付けられている。これらの回転アーム体3…

は回転軸4…によって垂直面内で自由に回転で
きるように車体1に取り付けられている。そして、
これらの回転アーム体3…にはそれぞれ回転中
心より放射状に突出された3本のアーム部5…
が設けられている。そして、これらアーム部5…
の先端部にはそれぞれ車輪6…が車軸7…に
よって回転自在に取り付けられている。そして、
上記回転アーム体3…の回転中心部にも車輪8
が回転自在に取り付けられている。

車体1内には上記回転アーム体3…をそれぞ
れ回転駆動し、また仕様の位置に固定できる回
転アーム体駆動機構9…および上記車輪6…を
回転アーム体3…の回転とは独立して回転駆動
する車輪駆動機構10…が設けられている。これ
ら回転アーム体駆動機構9…および車輪駆動機
構10…は各回転アーム体3…についてそれぞれ
同様の構成のものが設けられており、以下第3
図を参照して1個の回転アーム体3…についての
回転アーム体駆動機構9および車輪駆動機構10
の構成を説明する。11は回転アーム体駆動

機構の駆動モータであって、その回転軸11aは
車体12が取り付けられており、この車体12は回
転アーム体3の回転軸4に取り付けられた車
13に結合している。そしてこの駆動モータ
11は正転および逆転が可能であり、またプ
レーキ機構を内蔵しており、上記回転アーム体3
を正転および逆転するとともにこの回転アーム
体3の回転を止点の位置で固定できるように構
成されている。なお、上記駆動モータ11としては
クラッチ機構を内蔵したモータを取付けてもよ
い。また14は車輪駆動機構10の駆動モータで
あって、その回転軸14aは車体15が取付け
られており、この車体15は駆動軸17に取り
付けられた車18に結合している。そしてこの
駆動軸17は前記回転アーム体3の回転軸4内
をこれと同心に回転自在に貫通している。そして
この駆動軸17は回転アーム体3のアーム部
5内に設けられた伝動列19を介してアーム部
5の先端部に取付けられた車輪6の車軸7に連
結されている。また、この駆動軸17の先端部

は回転アーム体3の回転中心部に取り付けられ
た車輪8と直結している。駆動モータ11は正転
および逆転が可能であるので、車輪6を正転およ
び逆転することができるよう構成されている。
また、前記車体1内には進行調整機構20が設
けられている。この進行調整機構20はたとえ
ば車輪6…に作用する荷重の変化から車輪6…
の浮き上りを検出し、また車輪6…に作用する
荷重やトルクの変化から車輪6…が階段や障害
物の側面に衝突したことを検出し、これらの信
息をもとにして各回転アーム体3…および車
輪6…の回転を制御するように構成されている。

次に上記一実施例の動作を説明する。まず、
平坦な路面21を走行する場合には第4図に示
す如く各回転アーム体3…のアーム部5の先端
部に取付けられた車輪6のうち2個の車輪6…を
接触させ、各回転アーム体3…の回転は固定され、
自由に回転できるようにしておく。そして車輪
6…を駆動機構10によって回転させ、前進させ
る。この場合、各回転アーム体3…

は自由に回転できるので路面に多少の凹凸があってもこれら回転アーム体3…が回転することにより常に2個の車輪6…を確実に接地させておくことができ、安定した走行ができる。また、第5図に示す如く路面21'が傾斜していても回転アーム体3が回転し、常に2個の車輪6…を接地させておくことができる。次に階段を昇降する場合や障害物を乗り越える場合の動作を第6図ないし第10図をお照して説明する。なお、上記第6図ないし第10図では説明を容易にするため1個の回転アーム体3のみを模式的に示すものであるが、4個の回転アーム体3…はいずれも同様に動作するものである。まず階段を昇る場合を第6図(a)～(e)を参照して説明する。路面を走行していた走行体が階段22の位置まで来ると前方に位置する車輪6aが第6図(a)に示す如く第1段22aの側面に衝突する。そして、この状態は車輪6aに作用した衝撃、車輪6aの停止やトルク変化等により走行制御機構20で検出され、回転アーム体3が駆動機構8

部に衝突すると走行制御機構20がこれを用いて前記と同様に回転アーム体3を回転させてこの第2段22bの上まで昇る。以下同様にして一段ずつ階段22を昇る。そして第6図(e)に示す如く最上段22nの上まで昇ると車輪6a、6b、6c、6dを回転して走行しても前方の車輪6aが次の段の側面に衝突しなくなる。そして走行制御機構20では回転アーム体3の回転を固定し、車輪6a、6b、6c、6dを回転して走行させたのち所定の距離だけ走行しても車輪6a、6b、6cが衝突しない場合には階段を降り切ったものと判定し、回転アーム体3の固定を解除し、平坦路面の走行状態とする。また、階段22'のピッチが小さな場合には第7図(a)に示す如く回転アーム体3を回転させた場合、次の車輪6bが第1段22'aの上面に当接せず、第2段22'bの側面に当接する場合がある。この場合車輪6a、6b、6c、6dに与えられている回転トルクは比較的小さいので、回転アーム体3の回転トルクおよび車体1

によって正回転する。したがって回転アーム体3は上記車輪6aを中心として上方に回転し第6図(b)に示す如く車輪6bが第1段22aの上面に当接する。そしてさらに回転アーム体3を回転させるとこの回転アーム体3は第1段22aの上面に当接した車輪6bを中心として上方に回転し、第6図(c)に示す如く第1段22aの上まで上昇する。なお、上記の如く回転アーム体3を回転させる場合、車輪6a、6b、6c、6dに大きな正回転トルクを与えておくと回転アーム体3に大きな逆転方向の反動トルクが生じ、また車輪6a、6b、6c、6dを止めた状態としておくと車輪6a、6bが後方に転動してしまうため、各車輪6a、6b、6c、6dにはわずかの正回転トルクを与えておく。次に回転アーム体3が120°回転したらその回転を停止するとともにこれを回転不能に固定し、車輪6a、6b、6c、6dを正回転させ、第1段22aの上面の上を走行させる。そして、第6図(d)に示す如く車輪6bが第2段22bの上

の直前で車輪6a、6bの正回転トルクに打ち勝ち、回転アーム体3は回転を続け、車輪6aは逆回転しながら後退し、また車輪6bは第2段22'bの側面に沿って逆回転しながら上昇し第7図(e)に示す如く第1段22'aの上面に当接する。したがってこのように階段22'のピッチが小さな場合であってもこれを昇ることができる。次に階段を下降する場合の動作を第8図(a)～(e)を参照して説明する。まず、第8図(a)に示す如く走行体が階段23の上まで来ると前方の車輪6aが降り上る。そして、この車輪6aに作用する衝撃の变化等により、走行制御機構20がこの車輪6aが行き上ったことを検出し、回転アーム体3を制御しつつ正回転させ、その後端の車輪6aが第1段23aから降り下り、ように車輪6a、6b、6c、6d全部地面に着く。したがって第8図(b)に示す如く車輪6aは下降し、第2段23bの上面に接触する。そしてこの車輪6aが第2段23bの上面に接触するとこの車輪6aは逆回転している。第8図(c)

(a)に示す如く第1段23aの側面に押し付けられてこの第2段23bから落下することが防止される。そして、第8図(a)に示す如く回転アーム体3が120°回転した状態で走行制御機構20により前方に位置した車輪6aが接地したか否かが確認される。そして、この車輪6aが接地していない場合には階段23が検出しているものと判定して上記と同様の動作を続け、一段ずつ階段23を下降する。そして、第8図(a)に示す如く最下段23nを降りると回転アーム体3が120°回転した場合に前方の車輪6aが接地する。したがって走行制御機構20でこの状態を検出し、階段23を降りたものと判定して回転アーム体3の回転を自由回転状態とし、また車輪6a、6b、6cを正回転させて平坦路面の走行状態とする。また、階段23のピッチが小さい場合には第9図(a)に示す如く回転アーム体3が正回転して前方の車輪6aが下降してもこの車輪6aが第2段23'bの上面に接地せず第2段23'bの側面に当接する場合がある。こ

う、そしてさらに前進を続け、障害物24の反対側まで来ると前方に位置する車輪6bが第10図(a)に示す如く浮き上る。そして、前述した階段を下降する場合と同様に走行制御機構20によってこの状態が検出され、車輪6a、6b、6c、6dが逆回転されるとともに回転アーム体3が制動されつつ正回転する。したがって前方の車輪6bは下降して第10図(b)に示す如く接地する。そしてさらに回転アーム体3が回転し、第10図(b)に示す如く120°回転した状態で前方に位置した車輪6cが接地すると走行制御機構20がこの状態を検出し、障害物24を乗り越えたものと判定して回転アーム体3の回転を停止して自由に回転し得るようにし、また車輪6a、6b、6c、6dを正回転させて平坦路面の走行状態とする。

また、障害物が小さい場合には前方の車輪6aが障害物の側面に衝突すると回転アーム体3が正回転するが、第11図に示す如く回転中心部の車輪6dが障害物24'の上面に当接して

のような場合には車輪6a、6b、6c、6dの逆回転のトルクを走行体の重量によりこの車輪6aに加わる正回転トルクより小さくしておけばこの車輪6aは第2段23'bの側面に沿って正回転しながら下降し、第9図(b)に示す如く第3段23'eの上面に接地するので前述と同様にこの階段23を下降することができる。次に障害物を乗り越える場合を第10図(a)～(d)を参照して説明する。まず前方の車輪6aが第10図(a)に示す如く障害物24の側面に衝突すると前述の階段を昇る場合と同様に回転アーム体3が正回転し、第10図(b)に示す如く車輪6bが障害物24の上面に当接する。そしてさらに回転アーム体3は正回転を続け、第10図(c)に示す如く回転アーム体3が120°回転して障害物24の上に乗りつたこの回転アーム体3の回転を停止するとともにこの回転を固定し、車輪6a、6b、6c、6dを正回転させて回転アーム体3を前進させ、第10図(d)に示す如くこの回転アーム体3を障害物24上に完全に止めて乗り越える。

したがってこの一実施例のものは平坦路面の走行はもとより斜面および階段の昇降、障害物の乗り越えをおこなうことができ、あらゆる状況の路面を走行することができる。そして、この一実施例のものは乗り越えられる段差の最大の高さは回転アーム体3のアーム部5…の半径をR、車輪6…の半径をrとすると第12図に示す如く

$$H = r + R + x \quad \dots (1)$$

となる。そして、

$$x = R \sin 30^\circ = r \quad \dots (2)$$

であるから

$$H = \frac{3}{2} R \quad \dots (3)$$

となる。この走行体が階段等を昇降中に下方に転倒しないためには、第13図に示す如く下方の回転アーム体3の中心から重心Gまでの水平方向の距離をLx、回転アーム体3の中心から重心Gまでの高さをLy、車体の傾きをθとすれば

$$L = Lx \cos \theta - Ly \sin \theta > R \quad \dots (4)$$

とすればよい。したがって予想される最大の傾き角 θ に対して上記(4)式を満足する範囲でアーム部5の半径Rを大きくすれば乗り越えられる段差の高さを大きくすることができ、階段の昇降や障害物乗り越の能力がきわめて大となる。また、この一実施例のものは回転アーム体2…のアーム部5…の先端部と回転中心部に車輪6…を設けただけのことで構造が簡単であり、しかも回転アーム体2の回転中心部に車輪6dがあることで回転アーム体2…の回転軸4…が階段や障害物の角に当たって破損することもない。また回転アーム体2…と車輪6…の回転を制御するだけであらゆる走行状態に対応でき、制御も容易である。また、この一実施例のものは車輪6…の衝突や浮き上りによって走行路面の状態を検出するようにしたので、走行路面の状態を検出する機構も簡単となるものである。

なお、本発明は上記の一実施例には限定されない。

たとえば回転アーム体のアーム部は必ずしも

これに対応して回転アーム体と車輪の回転を制御し、階段の昇降や障害物の乗り越等をなすものである。したがってこのものはアーム部の半径を大きくすれば乗り越えられる段差を大きくすることができ、階段の昇降や障害物の乗り越等の能力がきわめて大きく、また構造も簡単で制御も容易である等その効果は大である。

4. 図面の簡単な説明

図面は本発明の一実施例を示し、第1図は側面図、第2図は平面図、第3図は第1図のB-B線に沿う断面図、第4図は平坦路面を走行する状態を示す側面図、第5図は傾斜した路面を走行する状態を示す側面図、第6図(a)~(e)は階段を登る状態を模式的に示す図、第7図(a), (b)はピッチの小さな階段を登る状態を模式的に示す図、第8図(a)~(e)は階段を下降する状態を模式的に示す図、第9図(a), (b)はピッチの小さな階段を下降する場合を模式的に示す図、第10図(a)~(e)は障害物を乗り越す状態を模式的に示す図、第11図は小さな障害物を乗り越す状態を模

3本に限らず、4本以上であってもよい。

また、走行制御機構は必ずしも車輪の衝突や浮き上りによって走行路面の状態を検出するものに限らず、その他超音波や光学的な検出手段によって走行路面の状態を検出するものであってもよい。

さらに回転アーム体駆動機構や車輪駆動機構等の構成も必ずしも上記のものに限定されない。

さらに本発明は原子炉格納容器内の点検監視用の走行体に限らず、その他無人工場内の機器の保守点検用の走行体、さらには身体障害者用の車椅子などの走行体一般に適用できるものである。

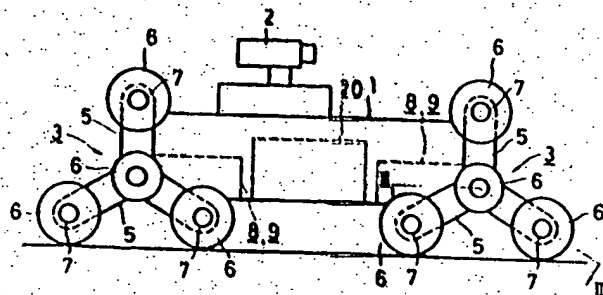
上述の如く本発明は3本以上の放射状に配設されたアーム部を有する回転アーム体を車体に回転自在に取付け、またこれらアーム部の先端部と回転中心部にそれぞれ車輪を設け、この回転アーム体と車輪とをそれぞれ独立して駆動する回転アーム体駆動機構と車輪駆動機構を設け、走行制御機構によって走行路面の状態を検出し、

式的に示す図、第12図はアーム部の半径と登り降りする段差の高さとの関係を説明する図、第13図は階段昇降中に転倒しないための重心とアーム部半径との関係を説明する図である。

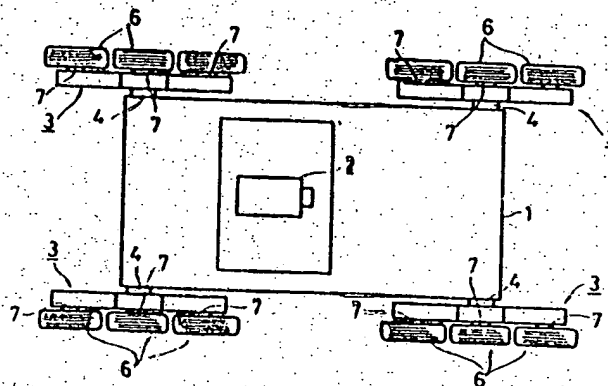
1…車体、2…回転アーム体、4…回転軸、5…アーム部、6…車輪、7…車輪、8…回転アーム体駆動機構、9…車輪駆動機構、20…走行制御機構。

出願人代理人 井理士 鈴江 成彦

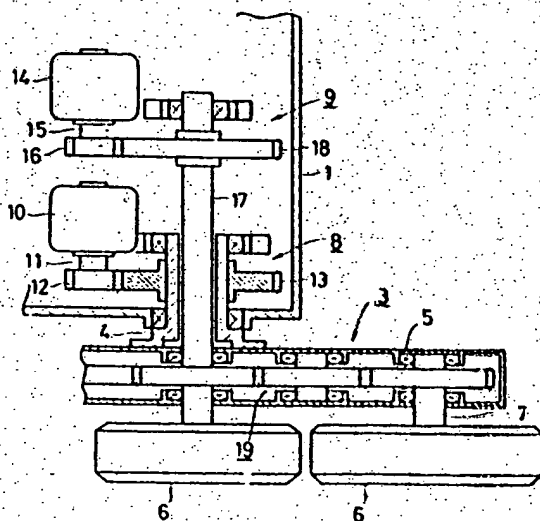
第1図



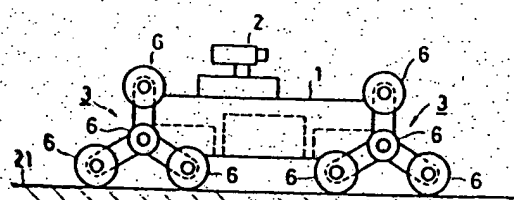
第2図



第3図



第4図



第5図

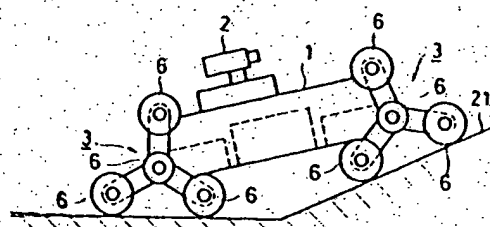


圖 6

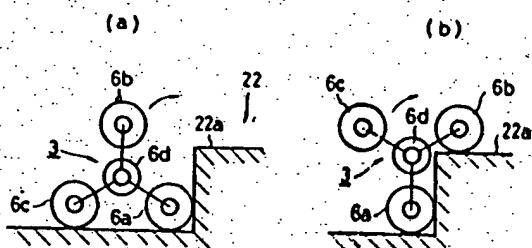
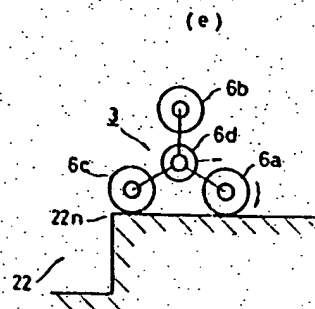
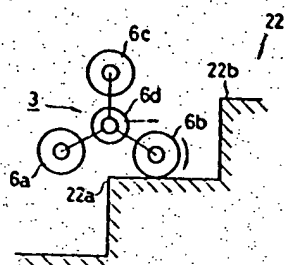


圖 6



(c)



(d)

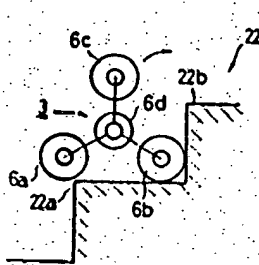
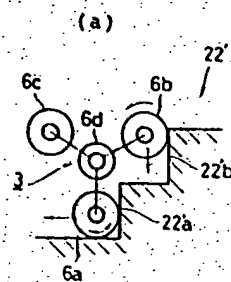


圖 7



(b)

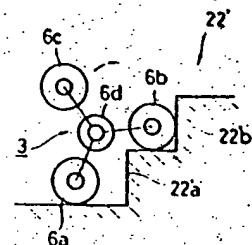
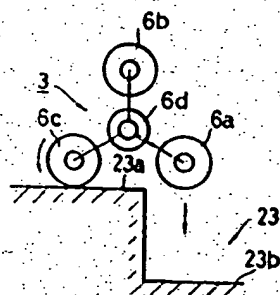
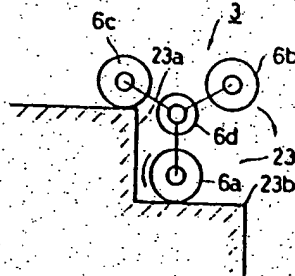


圖 8

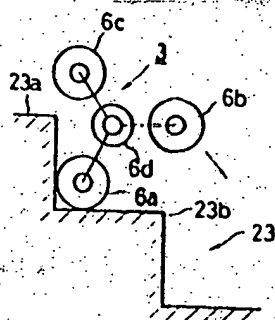
(a)



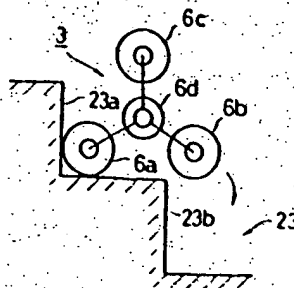
(b)



(c)

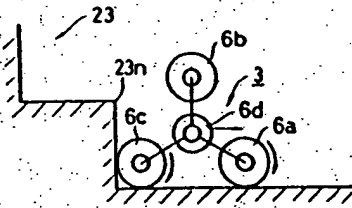


(d)



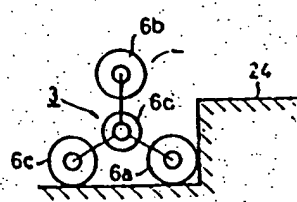
第 8 圖

(e)

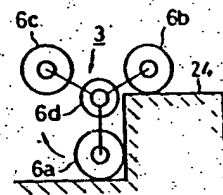


第 10 圖

(a)

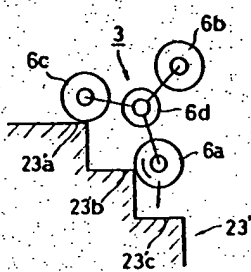


(b)

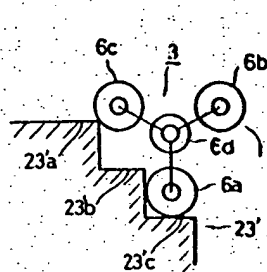


第 9 圖

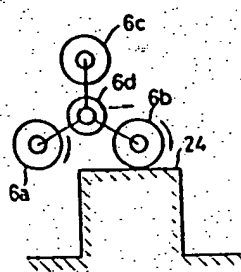
(a)



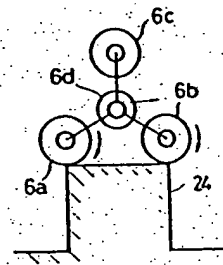
(b)



(c)

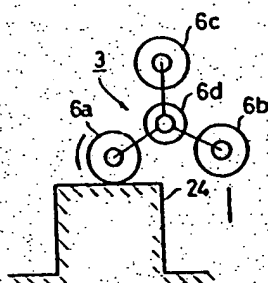


(d)

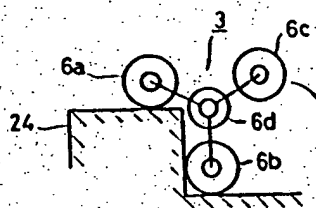


第 10 圖

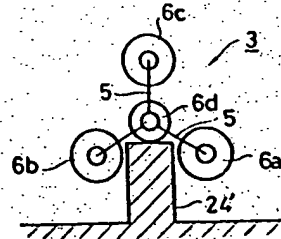
(e)



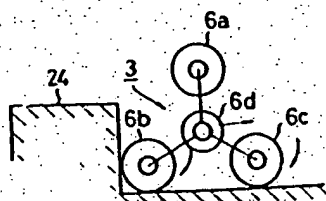
(f)



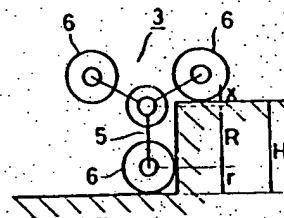
第 11 圖



(g)



第 12 圖



第 13 図

